Jlustrowany Tygodnik

Numer 39

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

30. czerwca 1929

VIII. Rajd Międzynarodowy A. P



Zwycięzca rajdu, p. Adam hr. Potocki, który na samochodzie „Austro-Daimler" uzyskal 74,75 punktów dodatnich.
(Sprawozdanie z rajdu oraz wyniki podajemy na str. 3, 4, 5 i 6-tej.) Fot. Światowid

Teraźniejszość i przyszłość krajowej wytwórczości silników

Silnik spalinowy ze względu na charakter swej pracy wymaga niezmiernie dobrze przemyślanej konstrukcji, doskonałych materjałów, oraz wybornego wykonania. Wysokie prężności i temperatury, jakie występują podczas pracy silnika, zmuszają do specjalnej uwagi, o ile wyniki pracy mają odpowiadać zamierzeniom. Dlatego też należy stawiać wyższe wymagania do urządzeń i organizacji fabryk silników spalinowych, niż przy wyrobie innych maszyn przemysłu maszynowego. Pod tym względem fabryki silników spalinowych w Polsce można podzielić na dwie kategorje: fabryki wyrabiające produkt o wysokim stopniu dokładności, oraz wytwarzające silniki tańsze; ostatnie są to mniejsze warsztaty i znajdują się w mniejszości, gdyż większość polskich fabryk silników spalinowych może się poszczycić dobremi, a częściowo nawet wyborowemi urządzeniami. Tak np. urządzenia fabryki silników „Ursus" stoją na poziomie podobnych fabryk na zachodzie Europy, zaś urządzenia (maszyny, przyrządy itd.) i organizacja fabryki lotniczej Polskich Zakładów Skody, w których fabrykacja silników odbywa się przy zastosowaniu sprawdzianów, jak średnicowych tak i długościowych, t. j. w sposób całkowicie zmienny, stoją na wyższym poziomie technicznym, niż w fabrykach bardzo renomowanych zagranicą.

Rozwój przemysłu silnikowego z jego koniecznością stosowania zasad zamienności do części, podlegających szybszemu zużyciu, miał bez zaprzeczenia wielki wpływ na podniesienie poziomu technicznego przemysłu maszynowego wogóle; dla wykonywania badań surowców, półproduktów i gotowych wyrobów oraz dokładnych pomiarów założono bardzo dobrze wyposażone laboratorja w kilku fabrykach; potrzeba stosowania materjałów, opierających się skutecznie działaniu wielkich naprężeń i wysokich temperatur, musiała wywołać potrzebę reformy w odlewnictwie, jak żeliwa tak i metali półszlachetnych; — konieczność zaś dokładnej obróbki tak ważnych części, jak cylindry, wały korbowe itp., zmusza do stosowania dokładnych obrabiarek, przyrządów, sprawdzianów itp.

Typy nieprodukowane dotąd wkraczają w zakres produkcji dla przemysłu ciężkiego z jednej strony (silniki o wielkiej mocy, stałe i okrętowe), z drugiej zaś — są to wyroby, wymagające produkcji w większej serji, jeżeli nie masowej, i dlatego, skutkiem odczuwanego u nas braku kapitałów i drożyzny pieniądza oraz niedostatecznego zbytu, nie są narazie w kraju wyrabiane. Nie ulega wątpliwości, że w miarę rozwoju życia gospodarczego w kraju będą musiały powstać zakłady, wytwarzające na większą skalę — a więc w sposób opłacający się — silniki dla samochodów, traktorów, walców drogowych itp., gdyż ciągle wzmagające się zapotrzebowanie krajowe na takie silniki, będzie dostatecznym bodźcem dla zainicjowania tego wyrobu przy jednej z istniejących fabryk, względnie do powstania nowych odnośnych wytwórni.

Trudności technicznych, stojących na przeszkodzie powstaniu u nas przemysłu wyrobu silników samochodowych itp. niema, skuteczna praca fabryki samochodów „Ursus", oraz możność zaopatrzenia się we wszystkie surowce i półfabrykaty krajowego pochodzenia w fabryce silników lotniczych Polskich Zakładów Skody, dowodzą tego najlepiej. Również nie zabraknie nam potrzebnych do tej produkcji sił technicznych, ani odpowiednich kadr roboczych; właściwą najpoważniejszą obecnie przeszkodą są zatem jedynie ciężkie warunki finansowe w kraju.

Statystyka.

Na podstawie istniejących urządzeń w polskich fabrykach silników spalinowych, obecne możliwości produkcji rocznej krajowych silników ocenić można, jak następuje:

	MK/rok	Wartość około milj. zł/rok
a) silników dwu- i czterotakt. mocy od 3 do 60 KM	12 000	14,8
b) silników wysokoprężnych mocy od 15 do 1 000 KM	25 000	14,8
c) silników szybkobieżnych różnych od 3 do 10 KM	5 000	2,5
d) silników samochod.	21 000	3,0
e) silników lotniczych	67 500	7,5
razem	130 500 KM	27,8 m zł

Przyjmując wartość około 28 miljonów zł i dodając do niej sumy wartości akcesoryj, części i reparacyj wykonanych w kraju, otrzymamy sumę obrotu fabryk (bez garaży itp.) przemysłu silnikowego około 36 miljonów złotych/rok.

Ciekawem jest porównanie zapotrzebowania obecnego (1928 r.) na silniki z powyższemi cyframi:

a) produkcja fabryk krajowych wyniosła około . .	15 250 000,— zł
b) przywóz z zagranicy (w 1927 r.) około	16 100 000,— „
razem około	31 350 000,— zł

Wobec tego, że import w roku 1928 był znacznie większy, zwłaszcza silników samochodowych, w których przekroczył dwukrotnie cyfrę importu w 1927 r., ostatnia cyfra podniesie się do około 37 miljonów. Do tego należy dodać pewną sumę za części zapasowe do silników samochodowych i in., której skutkiem właściwości taryfy celnej nie można ustalić.

Wnioski.

Na podstawie powiedzianego wyżej można wyciągnąć następujące wnioski:

1. Polska produkcja silników spalinowych jakościowo jest zadowalająca i podąża za najlepszemi wzorami zagranicznemi;

2. urządzenie i organizacja polskich fabryk silników spalinowych są częściowo zadowalające, częściowo zaś nawet bardzo dobre;

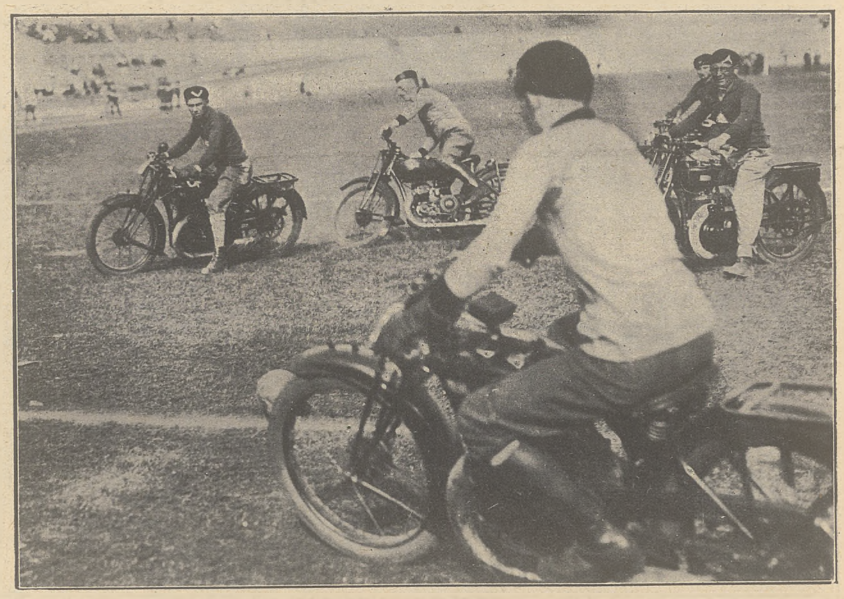
3. narówni z innemi fabrykami w Polsce, fabryki silników spalinowych odczuwają bardzo silnie trudności natury ekonomicznej, panujące w państwie; odbija się to z jednej strony na drożyźnie fabrykacji, jako brak kapitału obrotowego, z drugiej zaś — utrudnia konkurencję z fabrykami zagranicznemi, mogącemi udzielać długoterminowego kredytu, wreszcie uniemożliwia poczynienie niezbędnych inwestycyj, bez których podążanie za postępem i wprowadzanie budowy bardziej nowoczesnych silników jest niemożliwe;

4. przemysł krajowy pokrywa obecnie tylko około 37% zapotrzebowania na silniki spalinowe;

5. we wszystkich gałęziach produkcji silników spalinowych istnieje możność pokrycia całego obecnego zapotrzebowania krajowego, z wyjątkiem silników samochodowych, oraz im pokrewnych, w której możemy pokryć w najlepszym razie mniej niż ¼ część obecnego zapotrzebowania, wzrastającego bardzo szybko;

6. technicznie biorąc, istnieje możność wywozu silników polskich zagranicę, praktycznie wywóz będzie możliwy wtedy, kiedy położenie na rynku finansowym naszym o tyle się poprawi, że będziemy w możności konkurować nietylko pod względem wysokości cen, lecz również pod względem dogodności warunków zapłaty z firmami zagranicznemi.

Footbal na motocyklach



Z okazji święta klubowego Berlińskiego Automobilklubu rozegrano ciekawy mecz piłki nożnej na motocyklach. Fot. Scherl



W dniu piątym rajdu, od Pragi do Poznania, dopisywała piękna pogoda. Na spotkanie zawodników wyjechało z Poznania do granicy niemieckiej kilka samochodów. — Na rycinie widzimy samochód p. E. Zawidowskiego, Austro-Daimler Nr. 4, przed polską barjerą graniczną. Fot. „Samochód"

VIII. Rajd Międzynarodowy Automobilklubu Polski

W poprzednim numerze „Samochodu" zamknęliśmy sprawozdanie VIII. Międzynarodowego Rajdu Automobilklubu Polski krótką wiadomością otrzymaną z Lignicy tuż przed zamknięciem numeru. W tem miejscu raz jeszcze należy podkreślić nadzwyczaj serdeczne przyjęcie, jakie automobilistom polskim zgotowała największa niemiecka organizacja automobilowa, a mianowicie „Allgemeiner Deutscher Automobilklub" (A. D. A. C.). Przy punkcie kontrolnym pełnił honory domu przewodniczący XIX okręgu ADAC'u p. Michał Eidenmueller z Lignicy, witając przybywających zawodników. W sąsiedniej „Strzelnicy" przygotowano dla naszych rajdzistów obfite śniadanie, które jednak nie odbyło się z tego powodu, że na terenie Czechosłowacji, skutkiem złego stanu dróg, musiano przedłużyć trasę rajdu o ca. 50 kilometrów. W Lignicy zatem rajdziści zatrzymywali się jedynie na kilka minut, aby uzupełnić zapasy benzyny.



Hr. Adam Potocki na Austro-Daimlerze Nr. 3 na szosie między Lesznem i Śmiglem. Fot. „Samochód"

Wielkie zainteresowanie rajdem polskim objawiła również prasa niemiecka, a przedewszystkiem wrocławska, która do Lignicy wysłała licznych korespondentów. Z Wrocławia przybył również konsul i wicekonsul polski.

O godz. 3 opuścił Lignicę ostatni zawodnik, udając się przez Lueben ku granicy polskiej. Koło Guhrau, niedaleko granicy polskiej rajdowców spotkała przeszkoda, gdyż trzeba było przeprawiać się na promie przez Odrę. Sprawa ta zajęła zawodnikom dość dużo czasu i opóźniła znacznie przyjazd do Poznania.

Przy barjerze polskiej na spotkanie rajdu oczekiwało kilku członków Auto-



Komandor rajdu p. Regulski pokrzepia się winem na granicy. Obok pp. Czerwiński i Duszyński.

wając pojazdy konne na latówkę. Do Poznania wozy rajdowe przybyły pomiędzy godz. 16-tą a 20-tą. Około godziny 22-giej przybył także „Austro-Daimler“ hr. Maurycego Potockiego, który w Czechach przeszedł katastrofę, zderzywszy się na szosie z innym samochodem. Podobny wypadek na odcinku Opawa—Praga przeszła sześciocylindrowa „Tatra“ p. Zawadzkiego, która znacznie uszkodziła sobie przy tem karoserję.

W Poznaniu samochody rajdowe sparkowano na dziedzińcu koszarowym przy ul. Marcelińskiej, zawodników zaś umieszczono częściowo w hotelu „Polonia“, częściowo zaś w „Bazarze“.

W kołach automobilowych Poznania, a nawet wśród zawodników rajdu duże zdziwienie i rozgoryczenie wywołał wyjazd, wyznaczony już na godzinę 8-mą rano dnia następnego. Ten pospiech, z jakim rajd opuścił stolicę Wielkopolski, nie pozwolił nikomu z uczestników na zwiedzenie Powszechnej Wystawy Krajowej. — W innych krajach z okazji podobnych wystaw urządza się nawet specjalne imprezy międzynarodowe, które posiadają doniosłe znaczenie dla propagandy, wydawało się więc wszystkim rzeczą jasną, że skoro taka międzynarodowa impreza już istnieje i skoro trasę jej przeprowadzono przez Poznań, to zrobiono to celowo,



Praga-Grand p. J. Hauslera zbliża się do polskiego posterunku granicznego. Fot. „Samochód“

mobilklubu Wielkopolskiego oraz przedstawiciele prasy poznańskiej. Z uznaniem podnieść należy sprawność i pospiech, z jaką funkcjonarjusze graniczni załatwiali formalności paszportowe, oraz doskonałą organizację służby drogowej od granicy do Poznania. W Lesznie, Śmiglu i Kościanie gęsto rozstawione posterunki policyjne wskazywały zawodnikom drogę, a ludność przyglądała się przejeżdżającym samochodom z trotuarów, nie snując się po jezdni, dzięki czemu obyło się bez straty szybkości przy przejeżdżaniu miast. Również na szosach rozstawieni dozorcy drogowi pilnowali porządku usu-



Na granicy Polski członkowie Aut. Wlkp. pp. Czerwiński i Duszyński pokrzepiają siły młodego „asa“ polskiego automobilizmu p. Jana Rippera (siedzi pośrodku). Fot. „Samochód“

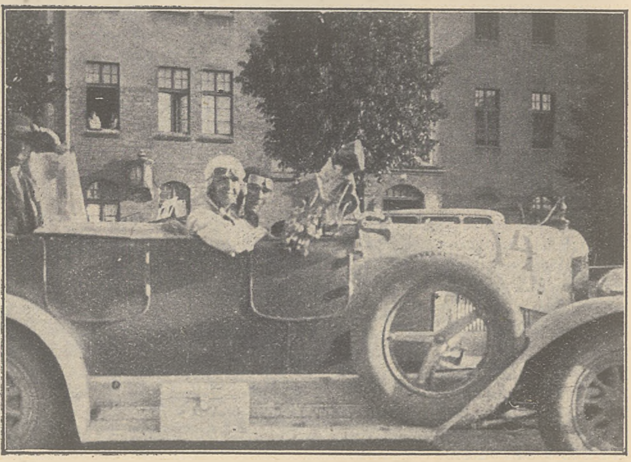
i tutaj po pięciu uciążliwych etapach nastąpi zasłużony odpoczynek. Gdy odpoczynku tego w regulaminie nie przewidziano, do ostatniej chwili krążyły pogłoski, że wyjazd na etap szósty nastąpi w południe, co dałoby uczestnikom możność zapoznania się z wystawą choćby tylko w ciągu rana. Wszystko to jednak zawiodło i rajd z gorączkowym pośpiechem ominął Poznań i Powszechną Wystawę Krajową.

Dlaczego? — Stanowi to zapewne ścisłą tajemnicę kierownictwa rajdu.

W VI dniu rajd wyruszył z Poznania o g. 8 rano przez Wągrowiec, Bydgoszcz, Chojnice, Kościerzynę



Samochód wicekomandora rajdu. — Przy sterze wicekomandor Grabowski, na tylnem siedzeniu red. Zdzisław Kleszczyński, p. Borman i inni. Fot. „Samochód“



Pani Wiera Zahradnik, jedyna z pań uczestniczących w rajdzie, z umiejętnością i wytrwałością prowadziła swego „Laurin i Klement“.

Kartuzy, Wejherowo do Gdyni — ogółem 415 klm. Szosy na tym odcinku są wszędzie bardzo dobre. Żadnych przeszkód w drodze nie było, to też pierwsze maszyny przybyły do Gdyni już o godz. 15 min. 15. Do godz. 20 m. 30 przybyły wszystkie wozy oprócz „Zbrojovki“ p. Kołaczkowskiego (Nr. 24), który pozostał w Poznaniu, reparując 3 pęknięte resory. Pogoda w ciągu całej drogi była wietrzna i chłodna. Jako team szły Tatry, wszystkie z punktami dodatniemi. W zespole Austro-Daimlerów Nr. 5, kierowca Jerzy Widawski zdobył punkty karne. Ostatni przybył Nr. 25 kierowca Strzelecki na „Citroenie“, który do Poznania dotarł rano i bez odpoczynku wyruszył w dalszą drogę. Karoserja Citroena jest zrujnowana, mimo to bierze on nadal udział w rajdzie.

W klasyfikacji indywidualnej nie zaszły zmiany: pierwszy Adam hr. Potocki (35 i pół punktów dodatnich), drugi Zawidowski (28), trzeci Szwarcstein (27 i trzy czwarte), czwarty Vermirovsky (20), piąty Bojanovsky (19 i pół), szósty Hovanec (19), siódmy Strakacz (17 i trzy czwarte), ósmy Flieger (14 i trzy czwarte), dziewiąty Divisek (13), dziesiąty Kredl (12 i pół), jedenasty Suldovsky (10 i trzy czwarte) dwunasty Dzierliński (9 i pół), trzynasty Ripper (9 i ćwierć), czternasty Sirouček (8 i trzy czwarte), piętnasty, ex aequo, Widawski i Mamula, siedemnasty Richter (—3), osiemnasty Heusler (—11), dziewiętnasty Ulieniecki (—22).

W następnym dniu droga rajdu prowadziła z Gdyni przez Starogard i Gniew do Bydgoszczy, a stamtąd przez Toruń i Chełmżę do Grudziądza. I na tym odcinku wybitny pech prześladował p. Kołaczkowskiego, jadącego na Zbrojóvce, oznaczonej numerem 24. Niedaleko Bydgoszczy, p. Kołaczkowski chcąc wyminąć spłoszone konie, wpadł na drzewo, przyczem zlekka uszkodził maszynę, natomiast jadący z p. Kołaczkowskim komisarz rajdowy p. Rentzner doznał lekkich ran i pozostał w szpitalu w Bydgoszczy. Maszyna jednak brała dalszy udział w rajdzie.

Wreszcie dnia 23 bm. nastąpił ostatni etap rajdu. Dystans z Grudziądza do Warszawy wynosił tylko 297 km., lecz połączony był z dwoma próbami. Na przestrzeni Sanniki—Sochaczew (15 km.) odbyła się próba jazdy po złej szosie, którą wszystkie wozy rajdowe wytrwały, przechodząc w doskonałym stanie. Najlepszy czas w tej próbie uzyskał p. Szwarcstein na Bugattim (nr. 11), przeby-



U kresu etapu. Pierwsze zabiegi tualetowe w parku rajdowym przy ul. Marcelińskiej w Poznaniu.
Fot. „Samochód“



Ulubieniec wszystkich kolegów i współzawodników p. Jan Ripper (po lewej) tym razem odbywający rajd na 4-o cylindrowej Tatrze, nie czuje się zmęczony niemal całodziennem prowadzeniem.
Fot. „Samochód“



Jeden z uczestników, p. E. Zawidowski, wjeżdża do parku przy ul. Marcelińskiej w Poznaniu.
Fot. „Samochód“



Posterunek policyjny na granicy i członkowie Automobilklubu Wlkp., korzystając z pięknej pogody, urzędują na brzegu szosy.
Fot. „Samochód“



Jedyny w rajdzie Bugatti p. St. Szwarcsteina budzi ogólne zainteresowanie. Fot. „Samochód"

Ogłoszenie wyników rajdu nie nastąpiło zaraz po jego ukończeniu. W ciągu poniedziałku odbywało się badanie maszyn rajdowych, a wręczenie nagród, według ustalonej klasyfikacji, odbyło się w siedzibie Automobilklubu Polski we wtorek o godzinie 10-tej wieczorem.

Wyniki VIII Rajdu Międzynarodowego Automobilklubu Polski

Zwyciężył Adam Potocki na samochodzie Austro-Daimler, uzyskując ogółem 74,75 pkt. dodatnich.

Punkty dodatnie otrzymali pozatem następujący kierowcy:

2) St. Szwarcstein (Bugatti) 66,50 pkt.;

3) Ed. Zawidowski (Austro-Daimler) 64,25 pkt.;

4) Wł. Strakacz (Austro-Daimler) 51,25 p.;

5) Vermirowsky, Czech. (Tatra) 47,50 p.;

6) Bojanowsky, Czech. (Tatra) 46,— p.;

7) Chovanec, Czech. (Tatra) 44,50 p.;

8) Kredl, Czech. (Praga-Piccolo) 42,25 p.;

9) Jerzy Widawski, (Austro-Daimler) 37,45 p.;

10) Dzierliński (Citroen) 36,20 p.,

11) An. Suldovsky, Czech. (Praga-Alfa) 30,75 p.;

wając drogę w 11 minutach, drugi był p. Adam Zawidowski na Austro-Daimlerze (Nr. 4), który jechał 11 min. 51 sek.

W pobliżu Warszawy pod Raszynem na przestrzeni 5-ciu kilometrów odbyła się druga próba szybkości, w której najlepszy czas uzyskał numer 6-ty, Maurycy hr. Potocki na Austro-Daimlerze (2 m. 29,59 s.), następnie — numer 12-ty, Stanisław Szwarcsztein na Bugattim (2 m. 43,97 s.) i numer 3-ci Adam hr. Potocki na Austro-Daimlerze (2 m. 44,69 s.). Ta próba szybkości, która odbyła się na tym samym odcinku szosy, na której rozegrano podobną próbę w pierwszym dniu rajdu, dostarczyła bardzo ciekawego materjału porównawczego, który pozwoli na stworzenie sobie obrazu zużycia maszyn w czasie rajdu.

Wszystkie maszyny zjechały równocześnie do Warszawy, zatrzymując się przed lokalem Automobilklubu Polski, gdzie komandor ogłosił rajd za ukończony. Bezpośrednio po ukończeniu zawodów uczestnicy czechosłowaccy, składający się z przedstawicieli fabryk „Tatra", „Praga" i „Zbrojovka", oraz trzej dziennikarze prasy, którzy brali udział w rajdzie, udali się na Grób Nieznanego Żołnierza, gdzie złożyli wspaniały wieniec.



Pierwszy przybył do parku „Maybach" p. bar. A. Haeblera (przy samochodzie). Fot. „Samochód"



Jeden ze współzawodników czeskich, p. Josef Vermirovsky, jadący na 4-o cylindrowej „Tatrze", przybył siódmy do Poznania Fot. „Samochód"

12) Jan Ripper (Tatra) 28,25 p.;

13) mjr. Stohanzl, Czech. (Zbrojovka) 21,— p.;

14) Siroucek, Czech. (Praga-Mignon) 17,75 p.;

15) Mamula, Czech. (Zbrojovka) 10,— p.;

16) Wit. Rychter (Tatra) 7,75 p.

Punkty ujemne otrzymały wozy następujące:

17) J. Hausler, Czech. (Praga-Grand) 5,25 p.;

18) K. Divisek, Czech (Zbrojovka) —28 p.;

19) Uleniecki (Durant) 50,— p.;

20) Haeble, Niemiec (Maybach) 14,89 p.;

21) Wiera Zahradnik, Czech. (Laurin Clement) 1528,75 p.;

22) Maurycy Potocki ,Austro-Daimler) 1696,— p.

Nagrodę dla najlepszego zespołu wozów (3 maszyny) otrzymał team Tatry; puhar Automobilklubu Polski dla zwycięzcy otrzymał Adam Potocki, a nagrodę prezesa komisji sportowej inż. Regulskiego — zespół klubowy A. P. Pozatem rozdano 23 nagrody.



Jedna z ulic śródmieścia w New Yorku.

Wśród miljonów samochodów

Wrażenia i spostrzeżenia ze Stanów Zjednoczonych

New-York — Chicago, w czerwcu.

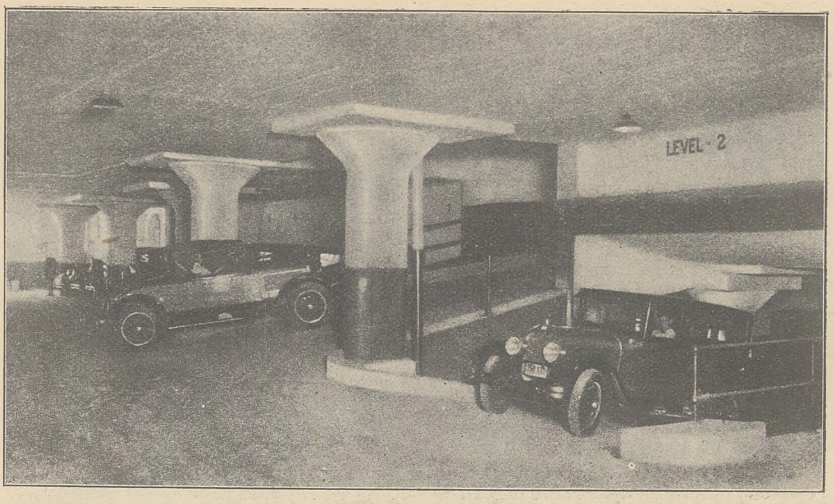
Czerwone — stop, zielone — go, czerwone, zielone: centrum miasta czy krańce, dzielnica gęsto uczęszczana czy pusta, noc czy dzień, ciągle, bez przerwy, na każdym rogu, na każdem skrzyżowaniu ulic, czerwono-zielone perpetuum mobile, regulujące ruch uliczny tak miasta-olbrzyma jak i prowincjonalnej mieściny amerykańskiej. Policjant jest tylko dodatkiem do tej wszechwładnej władzy, jaką jest światło w regulacji ruchu kołowego.

Przejeżdżając niekończącemi się ulicami New-Yorku można zaobserwować ciągle to samo zjawisko: jak okiem sięgnąć płonie rząd czerwonych świateł, ulica zamiera, stają samochody, tramwaje, autobusy, a niekiedy jakiś pełznący wehikuł, zaprzężony w konia, z przecznic zaś wypadają szybko pędzące maszyny, zadowolone, że mogą przedrzeć się na drugą stronę. Światło się zmienia i zbite w gromadki wozy, ujrzawszy kolor zielony, suną szybko naprzód, ażeby za chwil kilka znowu przystanąć na przecznicy. Prawie wszystkie miasta amerykańskie rozplanowane są „na jedno kopyto", to zn. że równolegle biegnące „avenues" (aleje), poprzecinane są przez niemniej równoległe „streets" (ulice). Każdy automobilista wie, że lepiej jest jechać wzdłuż „avenue", gdyż światło czerwone zatrzymuje samochód na przeciąg jednej minuty, a zielone pali się przez dwie i pół, gdy tymczasem jadąc „street'ą", dzieje się odwrotnie.



Ruch nowojorski nie słabnie nigdy. Wieczorem jest równie intensywny, jak za dnia.

Brać taksówkę w New-Yorku dla pośpiechu jest właściwie nonsensem, jeżeli chodzi o dalszy dystans, lepiej wsiąść odrazu do warjackiej kolei podziemnej. To ciągłe przystawanie jest denerwujące i beznadziejne. Porównując jaz-



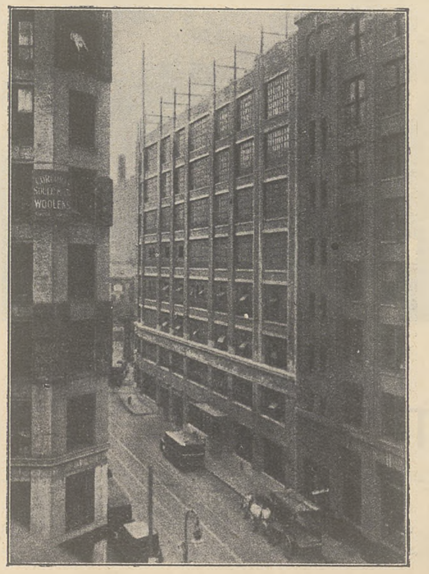
W wielopiętrowych garażach amerykańskich samochody wjeżdżają na piętra po spiralnych ulicach, lub też windą.

dę szoferów paryskich z new-yorskimi, powiedziałbym, że pierwsi „haftują“, drudzy zaś szyją grubemi szwami. Rzecz inna, że taksówki paryskie są lżejsze i zwinniejsze od new-yorskich. W prowadzeniu maszyny przez kierowców amerykańskich uderza przedewszystkiem jedna rzecz: — bezwzględność, zupełnie zresztą zrozumiała, gdyż każdemu przecież chodzi o wykorzystanie momentu, gdy pali się światło zielone i pędzi, aby minąć jaknajwiększą ilość blisko po sobie następujących przecznic. Piesi wówczas nie istnieją, jeżeli ryzykują przechodzenie przez jezdnię, — ich sprawa. Każdemu się przecież gdzieś śpieszy, a przechodzić można spokojnie wówczas, gdy kolor czerwony unieruchamia drgające motory.

Strzałki kierunkowe przy samochodach nie istnieją, sygnał rozlega się chyba wówczas, gdy pierwsza ze stojących maszyn nie rusza natychmiast po błyśnięciu zielonej latarni, a inne stojące za nią poczynają się niecierpliwić kilkoma sekundami opóźnienia. Mimo nieprawdopodobnego ruchu — *nikt tu nie trąbi.* Przed kilkoma tygodniami wpadł mi w rękę numer „Kurjera Poznańskiego“, gdzie Bonzo, będący wówczas w podróży, stwierdził to samo odnośnie do Paryża. Mnie również zainteresowała ta sprawa, obserwując szoferów new-yorskich. Siedząc pewnego razu obok kierowcy, zauważyłem, że zahamował on dość gwałtownie, ażeby nie najechać piechura. Spytałem, dlaczego nie zatrąbił:

— Proszę pana, u nas, gdy ktoś trąbi, to znaczy, że nie umie jeździć!

I rzeczywiście, prócz huku, wywoływanego przez kolej nadziemną lub tramwaje, charakterystycznym dźwiękiem dla new-yorskiej ulicy jest zgrzyt hamulca. Przeraźliwie brzmiących syren używają jedynie policja i straż ogniowa. Gdy z oszałamiającem wyciem pędzą czerwone strażackie maszyny, dla których światła nie istnieją, wszyscy się usuwają, gdyż lepiej nie ryzykować zderzenia, za które nb. straż nie odpowiada. Motocykle policyjne w pogoni za złoczyńcami, lub też torujące przejazd dla jakiejś znakomitości również niewiele sobie robią z ciżby samochodów, wśród których mkną na złamanie karku, nie przestając rozdzierać atmosfery przeszywającemi jękami syren. To wszystko, jeżeli mowa o trąbieniu, pozatem suną ulicami lśniące, ciche limuzyny, a jest ich takie mnóstwo, szczególnie w godzinach, gdy ludzie wychodzą po pracy, że zręczny akrobata mógłby skakać wzdłuż ulicy z dachu jednej maszyny na drugi, jak wiewiórka skacze w lesie z drzewa na drzewo.



Budowa olbrzymiego 8-piętrowego garażu w samem śródmieściu. Garaż ten ma pomieścić 450 samochodów.

Rzeczą bezwątpienia niezwykle trudną w tak potwornie rozległych skupiskach ludzkich jak New-York, Filadelfja, Chicago, (niektóre ulice mają po sześćdziesiąt klm. i więcej, numery domów sięgają cyfr kilkotysięcznych) jest utrzymywanie w porządku jezdni, zważywszy na to, jaka ogromna liczba autobusów (przeważnie dwupiętrowych) i samochodów ciężarowych krąży po ulicach. I tutaj raz jeszcze stwierdzić można, że Ameryka jest krajem jaskrawych kontrastów, gdyż obok gładkich, szerokich, asfaltowanych jezdni, można sobie rozbić ciemię o budę samochodową, podskakując na wyboistych brukach w podlejszych dzielnicach. W szczególności w Chicago, ale i w samym New-Yorku również.

Poprostu wytchnieniem i rozkoszą jest wydostanie się z prostych, niezmiennie posiekanych przez przecznice ulic, do Central Parku, będącego płucami New-Yorku. Tu jest raj dla automobilistów! Szerokie, czarnym asfaltem kryte drogi, wiją się łagodnemi, a niekiedy ostremi skrętami wśród stawów, trawników i krzewów, tutaj można dopiero rozwinąć szybkość, nabrać oddechu. Jeszcze piękniejsze miejsce dla „rajdów“ samochodowych posiada Chicago: wspaniałe bulwary, ciągnące się wzdłuż Michiganu. Bulwary te istnieją dopiero od trzech lat i zachwycają swoim rozmachem. Gdyby wstrzymać ruch samochodowy, możnaby na nich grać w bilard. Na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów, rozgałęziają się, to znów schodzą w jedno, oplątując asfaltową wstęgą miasto od strony jeziora. Miejscami są tak szerokie, że osiem maszyn może jechać swobodnie obok siebie i to w jednym kierunku, gdyż opodal znajduje się druga szosa dla jadących w kierunku przeciwnym.

Wspaniały widok przedstawia się zachwyconym oczom w nocy, dojeżdżając do Chicago bulwarami. Droga bynajmniej nie jest płaska. Bulwar w obramowaniu latarń-kul świetlistych wygląda jak fosforyzująca serpentyna; wystrzelają w niebo „sky-scrapers'y“ (drapacze chmur) od góry oświetlone reflektorami i reklamami. Niekiedy całe fasady domów są oświetlone białemi lub kolorowemi lampami, kiedyindziej znów na czarnej masie dwudziestokilkopiętrowego gmachu lśni wieża złocista. Bliżej miasta rozpoczyna się korowód wiecznie ruchliwych i rozedrganych reklam świetlnych, wyrasta największy hotel na świecie — trzy tysiące pokoi (każdy z łazienką), a w uszach dudni jedynie warkot motorów i suchy syk kół po asfalcie. Ameryka kocha się w samochodach i umie odpowiednio dostosowywać życie do swych zamiłowań.



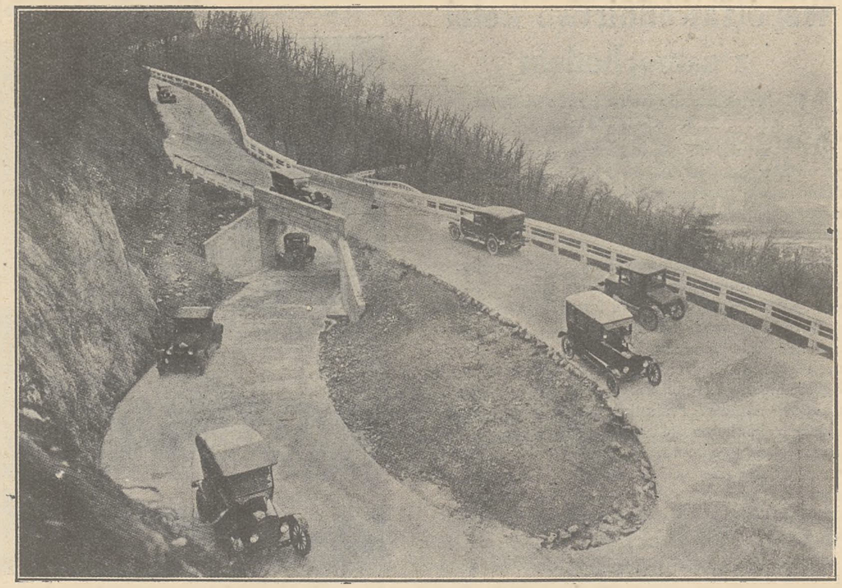
Wjazd do garażu-olbrzyma. Automatyczne stacje benzynowe gotowe są w każdej chwili do obsługi

A oto znamienny fakt, bulwary zostały zbudowane nie dla zawracania głowy, tylko na to, żeby po nich jeździć, wobec czego *najmniejsza* szybkość, jaką można rozwinąć jest 35 mil (przeszło 50 km) na godzinę, w przeciwnym razie policjant na motocyklu podpędza maruderów.

Jeżeli chodzi o przepisy, tyczące ruchu kołowego, to sytuacja kierowców, nie znających terenu amerykańskiego, jest dość trudna. W każdym stanie, prawie że w każdem dużem mieście istnieją inne przepisy. Inna jest maksymalna szybkość dozwolona w stanie Indiana, a inna w Illinois, w jednem mieście wolno mijać tramwaje i samochody z lewej i z prawej strony, w drugiem tramwaje tylko z prawej, samochody z lewej. Natomiast jeżeli chodzi o przystanki tramwajowe, niema zasadniczo różnic, prócz małych odchyleń. Przedewszystkiem przystanki tramwajowe znajdują się na jezdni, tuż przy szynach, a nie na trotuarze, poprostu dla uniknięcia straty czasu przy wsiadaniu. W New-Yorku ustawione są w miejscach, gdzie zatrzymuje się tramwaj, dwie tablice, w odległości dwudziestu kroków jedna od drugiej (wzdłuż szyn, rozumie się), na których widnieją napisy: „Safety zone" (strefa bezpieczeństwa) oraz „Turn left, turn right" (skręć na lewo, skręć na prawo), czyli, że samochody muszą omijać wąski skrawek jezdni zarezerwowany dla pasażerów. Wjechanie maszyną między tablice grozi 50-ma dolarami kary. Jeszcze prościej pomyślane są przystanki tramwajowe w innych miastach. Na jezdni zakreślona jest gruba, żółta linja, tworząca jakoby wysepkę; w chwili, gdy w obrębie tej wysepki znajduje się chociażby jeden człowiek, samochody muszą ją omijać, gdy niema nikogo, mogą jechać poprzez linję. Proste i praktyczne!

Autobusy przystają naogół przy trotuarach. Prócz t. zw. „bus'ów" miejskich można autobusem objechać całe Stany Zjednoczone. Ceny są różne, tańsze od kolei.

Szalonem ułatwieniem i koniecznością, wobec tej ilości samochodów, jaka jest w Ameryce i gdzie każdy jest swoim własnym szoferem, są gęsto rozsiane tak w miastach, jak i przy szosach — stacje benzynowe w połączeniu z warsztatami reparacyjnemi. Drogi naogół utrzymane są wzorowo, przeważnie asfaltowane, chociaż na pewnych odcinkach nie radziłbym trzymać języka między zębami. Jadąc na podmiejski spacer, można się wprost „zachłystywać" widokiem najwspanialszych wozów, nowiuteńkich i błyszczących, gdyż zasadą każdego właściciela samochodu jest kupowanie nowej maszyny conajmniej co dwa lata.



Ślimak na drodze „Tysiąca wzgórz" w stanie Virgi nia. Droga ta wiedzie z Richmond (V.) do Washingtonu (D. C.) i odznacza się wielką ruchliwością.

Używane samochody wystawione są setkami na sprzedaż, na wolnych placach w mieście, gdzie można kupić starego „Forda" za 25 dolarów i to na raty.

W przeciwieństwie do wycackanych i wychuchanych luksusowych, co krok spotykanych maszyn, nigdzie nie widziałem takiej ilości kursujących starych, obdrapanych gratów, jak w Ameryce. Nikt się tutaj tego nie wstydzi: na nową maszynę niema pieniędzy, reparować nie warto, a motor i koła funkcjonują, więc można jeździć.

O ile, jak wspominałem wyżej, trudno jest odrazu posiąść mądrości zawarte w przepisach dla automobilistów, to trafić wszędzie jest łatwo. Poprostu szosy są numerowane. Trzeba tylko wiedzieć jakim numerem jechać, a od tego są mapy. Np. z tej do tamtej miejscowości prowadzą szosy nr. nr. 12 i 42, na tem polega cała filozofja, gdyż numery umieszczone na słupach telegraficznych ciągle rzucają się w oczy.

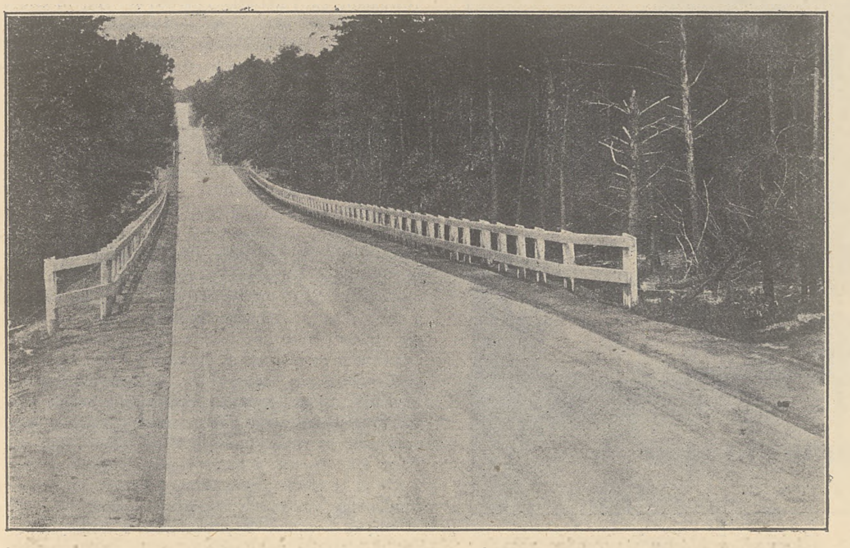
Mimo zastosowania najrozmaitszych środków zapobiegawczych, uregulowania ruchu przy pomocy świateł i policji, wyznaczenia specjalnych punktów do przechodzenia przez jezdnię i wyrobienia przechodniów, wypadki najechania i przejechania zdarzają się dość często. Rozmaicie bywa, jeżeli poszkodowaną jest osoba dorosła, ale biada automobiliście jeżeli ofiarą wypadku jest dziecko. Sędziowie amerykańscy są wówczas bardzo surowi w wymierzaniu kary. Dzieci są otaczane specjalną opieką w Ameryce, dlatego też, ażeby je w miarę możności uchronić od wypadków samochodowych, została stworzona policja szkolna. Zdziwiłem się bardzo, gdy jadąc autem w Chicago, zatrzymał je nagle ruchem ręki jakiś niedorostek. Zauważyłem, że przez ramię ma przerzucony biały pas i przytwierdzoną doń policyjną gwiazdę.

— Co on tutaj robi? — zwróciłem się z zapytaniem do kierującego „car'ą", jak nazywają samochód tutejsi Polacy.

— To jest członek policji szkolnej, rekrutującej się z chłopców z wyższych klas. W pobliżu każdej szkoły, po skończonej lekcyj, gdy dzieci opuszczają klasy, ci młodzi chłopcy regulują ruch kołowy. Posiadają wszelkie prawa posterunkowych, mogą aresztować nawet, a że są młodzi i dumni z powierzonej im odpowiedzialnej funkcji, bardzo gorliwie i sumiennie spełniają swoje zadanie. Nie radziłbym im się sprzeciwiać lub lekceważyć ich zarządzeń.

Czyż u nas w kraju, pomyślałem sobie, nie byłoby marzeniem każdego dorastającego chłopca, należenie do policji szkolnej? Z pewnością — i jestem przekonany, że spełnialiby swój obowiązek z niemniejszą bystrością i gorliwością, jak ich amerykańscy koledzy!

Józef Opieński.



Drogi amerykańskie niczem nie przypominają naszych. Są to wygodne ulice betonowe, przystosowane do samochodu nawet w miejscowościach górzystych.

Fabryki opon samochodowych w Polsce.

(t. k-j) Skutkiem stosunkowo pomyślnego rozwoju automobilizmu w Polsce, zapotrzebowanie opon samochodowych jest już tak znaczne, że opłaca się założenie w Polsce fabryk opon. Jak się dowiadujemy, czynione są obecnie przygotowania do założenia dwóch takich fabryk. Mianowicie w Tarnowie planuje założenie takiej fabryki pewna firma angielska, a w Krośnie podobną fabrykę zamierza założyć jedna ze znanych polskich firm wyrobów gumowych.

Współzawodnictwo kolei z samochodem

(Referat na zjeździe pracowników kolejowych)

W tych dniach obradował w Poznaniu zjazd prawników kolejowych, na którym naczelnik wydziału administracyjnego, p. magister Kuc, wygłosił nader interesujący referat p. t. „Koleje a samorządy, współpraca czy współzawodnictwo".

Koleje prawie wszędzie dzierżyły do niedawna niejako monopol transportowy — mówił referent, — współzawodnicząc na polu komunikacyjnem najwyżej między sobą. Obecnie jednak sytuacja zmienia się coraz bardziej, albowiem ze wszystkich stron wzmaga się nacisk współzawodnictwa nowszych środków komunikacyjnych, jak samochody, a nawet samoloty. Praktyka wykazuje, że najgroźniejszym konkurentem kolei, ze względu na swe właściwości, jest samochód. Dlatego też zagadnienie, w jaki sposób wprowadzić do komunikacji samochód, należy nie tylko do najważniejszych. ale i do najtrudniejszych problematów życia gospodarczego doby dzisiejszej.

Dotychczas kwestja współzawodnictwa samochodu z koleją nie została załatwiona definitywnie w żadnem państwie. Zainteresowane kraje prowadzą w tym kierunku intensywne badania i studja, a nadto na terenie międzynarodowym powołano komisje, złożone z przedstawicieli różnych państw dla zbadania możliwości współpracy samochodu z koleją.

W Polsce współzawodnictwo kolei z samochodem nie doszło do takiego napięcia, jak w innych krajach. Przyczyną tego stanu jest niewątpliwie niewystarczająca sieć kolejowa, tak w stosunku do obszaru, jak również w stosunku do potrzeb gospodarczych ludności. Do niedawna jeszcze kolej niezbyt odczuwała konkurencję samochodową, bowiem samochód, eksploatując liczne linje w województwach wschodnich i środkowych, stał się tam jedyną arterją komunikacyjną na obszarach, pozbawionych dotychczas wogóle kolei, względnie obsługiwanych przez kolej niedostatecznie. Z biegiem jednak czasu samochód przerzucił swój teren działalności z obszarów pozbawionych kolei na obszary podmiejskie o gęstem zaludnieniu i rozszerza krąg swego działania dośrodkowego, t. j. dowozowego do wielkich centr miejskich, jednak i tutaj zazwyczaj nie stara łączyć się miejscowości pozbawionych połączeń kolejowych. lecz prowadzi komunikację pomiędzy ośrodkami, korzystającemi dotychczas z usług kolejowych.

Warunki komunikacyjne w Polsce są tego rodzaju, że pracę obu środków możnaby rozsegregować bez obopólnej szkody, a z korzyścią dla dobra ogólnego, dając każdemu właściwy teren działania i umożliwiając pomyślny rozwój obu tych środków lokomocji. Porozumienie i współpraca kolei z samochodem przy odpowiedniem potraktowaniu sprawy i minimalnych ofiarach ze strony kolei wydają się możliwemi do osiągnięcia, co potwierdzają doświadczenia niektórych kolei zagranicznych.

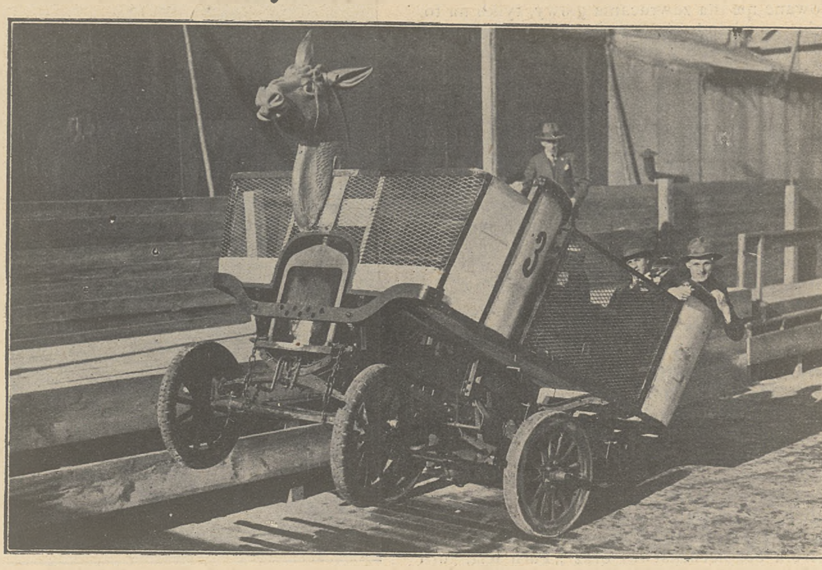
Właściwy rozwój automobilizmu w Polsce datuje się od chwili odzyskania niepodległości. Obliczenie urzędowe z dnia 31 grudnia 1928 r. wykazują następujący stan: ogółem pojazdów mechanicznych 34 298, w tem 29 423 samochodów, z czego na autobusy przypada 2 841, na samochody ciężarowe 4 896. Linij autobusowych zarejestrowanych było 986. Długość szlaków obsługiwanych przez samochody 23 995 klm. Opierając się na obliczeniach Ministerstwa Robót Publicznych przyjąć należy, że rocznie korzysta z komunikacji autobusowej około 36 000 000 podróżnych. Jak z powyższego widać już z końcem 1928 r. sieć autobusowa była większą od kolejowej (19 377 klm) o 4 618 klm.

Duża ilość samochodów ciężarowych wskazuje na to, że ruch ten odbiera kolei poważne ilości transportu, szczególnie przesyłek drobnych i towarów wysoko taryfowych. Przyjmując straty kolei, spowodowane przez przerzucenie transportów mąki, piwa, owoców, jarzyn itp., z kolei na samochód, których ogólną wagę można przyjąć w samym okręgu Poznańskiej Dyrekcji Kolejowej na około 200 000—500 000 tonn przy średniej odległości przewozowej 40 klm, dochodzimy do wniosku, że jeżeliby towary te szły w partjach całowagonowych i tylko według klasy 5 taryfowej, wówczas strata kolei równałaby się 1 200 000—3 200 000 zł. Jest to strata tylko jednego okręgu, wyposażonego stosunkowo w najgęstszą sieć kolejową. Konkurencja samochodowa ma tutaj zadanie bardziej utrudnione, a mimo to jest dotkliwą.

Co się tyczy przewagi nad koleją można podzielić ją na trzy zasadnicze rodzaje, a mianowicie: pod względem technicznym (wyższa sprawność samochodów), formalności związanych z przewozem i pod względem kosztów przewozu. Samochód wprawdzie nie jest w stanie jeszcze dzisiaj, względnie w najbliższej przyszłości, zastąpić w zupełności kolei, albowiem nie może przeprowadzić stałej komunikacji w ciągu całego roku (zima), dalej nie może wykonywać przewozów masowych, ma jednak o wiele więcej stron dodatnich od kolei i to właśnie stanowi niebezpieczeństwo o przyszłość kolei. Jeżeli więc rozwój automobilizmu pójdzie nadal po linji odbierania transportów najrentowniejszych, wówczas jasnem się staje, że kolej nie będzie mogła przy utrzymaniu zasady samowystarczalności przewozić towarów masowych po cenach tak niskich, jak obecnie, a podwyższenia stawek taryfowych na te towary, gospodarstwo społeczne prawdopodobnie nie będzie mogło wytrzymać.

Współzawodnictwo samochodu z koleją może być pożyteczne tylko wtedy, o ile oparte będzie na równych prawach i obowiązkach, tak co do kon-

Wesoły automobilizm na P. W. K.



Jedną z atrakcyj „Wesołego Miasteczka" na P. W. K. jest t. zw. „dziki osioł", czyli samochód, wyprawiający najbardziej nieprzewidziane skoki i piruety. Fot. Kowalczyk — Poznań

Samoloty na uwięzi



I lotnictwo znalazło się na „Wesołem Miasteczku" Jest to karuzel, w którym staromodne poczciwe koniki zastąpiono samolotami. Fot. Kowalczyk — Poznań

serwacji i do budowania dróg jak i bezpieczeństwa publicznego, opodatkowania itp. Zasadniczo uznać należy, że współpraca jest konieczna, jednak powinna być ujęta w ramy ustawowe, celem uniknięcia chaosu i uplasowania samochodu w roli czynnika uzupełniającego linje kolejowe. Na pierwszy plan wysuwa się tu sprawa wprowadzenia systemu koncesyjnego, któryby uzależniał wydanie koncesji od wypełnienia pewnych ściśle określonych warunków, np.: co do technicznego stanu wozów, odpowiedzialności cywilnej i karnej właściciela za ewentualne wynikłe wypadki itp. Samochody powinnoby tedy narówni z kolejami obowiązywać publikowanie taryfy, rozkładu jazdy, statystyk przewozu itp. Prócz tego przedsiębiorcy, eksploatujący linje samochodowe, winni się zrzeszyć w związku zawodowym, który reprezentowałby na zewnątrz ich interesy, dawał za swych członków gwarancję sumiennego wykonywania zobowiązań i organizował eksploatację w sposób celowy. Przy zachowaniu tych warunków możliwe byłoby prowadzenie racjonalnej komunikacji wyłącznie samochodowej, względnie kombinowanej samochodowo-kolejowej. W tym drugim wypadku przy zachowaniu wspólności taryfowej możnaby osiągnąć bardzo dodatnie rezultaty. Z chwilą reorganizacji przedsiębiorstw samochodowych wzamian za zrzeczenie się szkodliwej konkurencji należałoby im przekazać pewne przewozy drobnicowe i pospieszne, zwłaszcza tam, gdzie leży to w interesie kraju. Pożądane byłoby również zorganizowanie przy pomocy związku zawod. koncesjonarjuszy na linjach samochodowych służby dowozowo-odwozowej w ścisłej łączności z kolejami. Dla kolei niezmiernie ważną sprawą jest odzyskanie, przed rozwiązaniem omawianego problemu, wszystkich przewozów utraconych na rzecz samochodu. Jedynym na to środkiem jest, jak uczą doświadczenia zagraniczne, wewnętrzne usprawnienie kolejnictwa (przyspieszenie biegu pociągów, skrócenie terminów dostawy, uproszczenie procedury nadawczo-odbiorczej, stosowanie odpowiedniej polityki taryfowej itd.).

Kwestja współzawodnictwa samochodu z koleją różnie jest w różnych krajach traktowana, ale bodaj nigdzie jeszcze nie rozwiązano jej bez zarzutów. W naszych warunkach wartoby może powołać specjalną radę, którąby rozważyła zagadnienia konkurencji różnych środków komunikacji pod kątem widzenia korzyści społeczeństwa i państwa.

O racjonalne rozwiązanie regulacji ruchu

Współpraca wszystkich zainteresowanych — Rada Ruchu

Kwestja regulacji ruchu w Poznaniu, którą stale się zajmuje nasze pismo, nasuwa cały szereg refleksyj, szczególnie w związku z ostatnim memorjałem komisji sportowej Automobilklubu Wielkopolski.

Wiemy dobrze, iż kwestja ta leży na sercu zarówno władzom miejskim i policyjnym, kolei elektrycznej oraz Autoklubowi i wszystkim automobilistom. Miejski Urząd Policyjny wydał już cały szereg rozporządzeń, których zadaniem jest unormowanie chaotycznego jak dotąd ruchu. Jednakże jak świadczy o tem memorjał A. W. zamieszczony w ostatnim numerze „Samochodu", rozporządzenie to w niektórych punktach swoich nie odpowiada celom, które wskazuje praktyka życiowa i wymaga bądź to zmian, bądź to uzupełnień. Jesteśmy pewni, iż M. U. P., który niejednokrotnie zasięgał rady kół fachowych w sprawach związanych z ruchem, i tym razem skorzysta z rad i zmieni wydane już rozporządzenie. Jednakże tego rodzaju procedura przewleka sprawę unormowania ostatecznego tej palącej kwestji i dezorjentuje automobilistów i przechodniów, którzy muszą długo przyzwyczajać się do tego lub innego przepisu.

Ta sama historja powtarza się również przy rozporządzeniach Magistratu czy Rady Miejskiej w związku z ruchem tramwajowym, jak np. zmiana przystanków tramwajowych czy całych linij. W takich wypadkach znów te lub inne rozporządzenie koliduje z interesami Pozn. Kolei Elektr. i wywołuje zrozumiałe niezadowolenie publiczności, korzystającej z tramwai. Wszystkie te nieporozumienia są wywołane nieskoordynowaniem tych wszystkich instytucyj, które działają każda zosobna, nie troszcząc się wzajemnie jedna o drugą.

Tymczasem wszystkie one mają jeden i ten sam wspólny cel — unormowanie ruchu i udogodnienie mieszkańcom miasta korzystanie ze wszystkich możliwych środków lokomocji. Jedynym więc wyjściem z tej sytuacji, które samo życie nasuwa, byłoby stworzenie jakiegoś wspólnego organu komisji czy też Rady ruchu przy Miejskim Urzędzie Policyjnym, czy Radzie Miejskiej, w skład której weszliby przedstawiciele wszystkich instytucyj zainteresowanych, a więc Miejsk. Urz. Polic., Rady Miejskiej, Magistratu, Pozn. Kolei Elektr., Województwa, Automobilklubu i prasy fachowej.

Mielibyśmy wówczas pewność, iż każde rozporządzenie, któreby było wydane, byłoby gruntownie i wielostronnie rozpatrzone i przemyślane przed wprowadzeniem go w życie. Pracując w ten sposób, mielibyśmy również możność ujednostajnienia wszystkich rozporządzeń w całej Rzeczpospolitej tak, że przyjezdny automobilista czy piechur nie byłby zaskoczony tem, że w Poznaniu ma zupełnie inne przepisy niż powiedzmy w Warszawie.

Instytucja ta mogłaby się zająć również wyszkoleniem zastępu specjalnych funkcjonarjuszy do regulacji ruchu, którzy obecnie, jak już pisaliśmy niejednokrotnie, nie mogą sprostać swemu zadaniu.

Kwestja nauki chodzenia również mogła być ujęta w ręce przez tę komisję.

Słowem, zadania tej komisji byłyby wielkie. Chodzi tylko o to, żeby ją stworzyć i to jaknajprędzej! (jp)

W ostatniej chwili

przypominamy, że kto nie zamówił dotąd tygodnika ilustrowanego „Samochód" na

trzeci kwartał 1929 r.

a chce go otrzymywać bez przerwy, niech uczyni to natychmiast. Przy późniejszym zamówieniu można się narazić na opóźnienie w dostawie pierwszego numeru w nowym kwartale.

„Samochód" zamawiać można w każdym urzędzie pocztowym, w agencjach, lub wprost w administracji naszej w Poznaniu, św. Marcin 70. W tym wypadku prosimy przekazać przedpłatę równocześnie na nasze konto w P. K. O. 200 149 w Poznaniu.

Przedpłata kwartalna wynosi 3,63 zł

„ miesięczna „ 1,25 „

wraz z odnoszeniem do domu przez listowego.

Rozwój systemu sprzedaży na raty

Sprzedaż na raty rozpowszechniła się w Polsce dopiero w okresie powojennym, a właściwie od roku 1924, t. j. od chwili wprowadzenia stałej waluty — złotego. System ten przyszedł do nas z krajów Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych, gdzie już przed wojną był on szeroko stosowany, dając pełne zadowolenie tak kupującym jak i sprzedającym.

Dla licznej masy kupujących system ten jest dlatego korzystny, że pozwala na natychmiastowe użytkowanie różnego rodzaju przedmiotów, które w przeciwnym razie mogłyby być dopiero nabyte i używane w przyszłości.

Na systemie sprzedaży na raty życie gospodarcze zyskuje pod każdym względem, gdyż z jednej strony szerokie rzesze pracujących osiągają szybciej wyższą stopę życiową, a z drugiej strony przemysł i handel rozwija się intensywniej.

W latach ostatnich jesteśmy świadkami nowego ogromnego rozwoju systemu sprzedaży na raty. Niema dziś przedmiotu, którego nie można byłoby kupić na raty, począwszy od najtańszych, jak np. różne przybory kuchenne, a kończąc na wysokowartościowych, jak np. samochody, fortepiany, brylanty itp.

Przemysł samochodowy, idąc z duchem czasu, oparł swoją sprzedaż na systemie rat. Chcąc ułatwić ekspansję tak ekonomicznego i praktycznego środka lokomocji, wielkie fabryki samochodów, jak np. General Motors Corporation, Ford, Chrysler itp. tworzą specjalne instytucje finansowe, których zadaniem jest ułatwianie szerokim kołom klientów kupna na raty.

Podobne instytucje, jak wyżej wspomniana, są konieczne ze względu na to, że sprzedaż na raty może przy braku sprawnej organizacji powodować duże ryzyko sprzedaży, a w konsekwencji straty producentów i kupców.

Co może zdziałać odpowiednia organizacja sprzedaży na raty, stwierdza p. J. Gibson, dyrektor United Dominion Trust, który oświadczył, iż mimo tego, że towarzystwo to sprzedało na raty towarów w okresie 10 lat na sumę kilku miljonów funtów sterlingów, to jednak straty roczne nigdy nie przenosiły 0,1%. Tego rodzaju wynikiem żadna z polskich firm pochwalić się napewno nie może. Przyczyna tego leży w tem, że nasze przedsiębiorstwa same zajmują się finansowaniem i gwarancją sprzedaży na raty, a jest powszechnie znanym objawem, że fabryka, dążąc do szybkiego obrotu towarów, mniej przywiązuje wagi do racjonalnej organizacji kredytu, niż mogą to zrobić instytucje, stworzone specjalnie dla operacyj finansowo-kredytowych.

O polityce transportowej P. K. P.

Komisja badania obrotu towarowego z zagranicą, utworzona z polecenia komitetu ekonomicznego ministrów dla zbadania środków poprawy naszego bilansu handlowego, uchwaliła na ostatniem swem posiedzeniu wnioski, dające się streścić w sposób mniejwięcej następujący:

Na politykę transportową składają się dwa czynniki:

1) należycie rozbudowana sieć kolejowa, odpowiadająca potrzebom gospodarczym kraju i wyposażona w środki techniczne, czyniące zadość wszystkim wymaganiom życia gospodarczego, oraz

2) właściwa polityka taryfowa, przystosowana do potrzeb komunikacyjnych krajowego rolnictwa, przemysłu i handlu i ściągająca na drogi polskie ładunki tranzytowe przy równoczesnem uwzględnieniu interesów kolei, jako przedsiębiorstwa przewozowego.

Dotychczasowy kierunek polityki taryfowej P. K. P. pozwolił na znaczne wzmożenie się krajowej wytwórczości i rozwój wymiany handlowej towarów, co uwidocznia się ze stałego wzrostu przewozów we wszystkich kierunkach. Natomiast taryfy dotychczasowe nie zapewniły kolejom dochodów dostatecznych do należytego inwestowania aparatu kolejowego i do utrzymania go na poziomie sprawności technicznej, dotrzymującej kroku postępowi w rozwoju życia gospodarczego.

Okoliczność ta sprawiła również, że zaniedbana została pierwsza część programu polityki transportowej — rozbudowa sieci kolejowej i należyte jej wyposażenie.

Upatrując w tej niewspółmierności postępu życia gospodarczego a środków komunikacyjnych poważne niebezpieczeństwo, zwłaszcza dla osiągnięcia poprawy bilansu handlowego — komisja uznała za konieczne:

1) osiągnąć w drodze zarządzeń taryfowych podwyższenie dochodu z przewozów kolejowych w stopniu, wystarczającym do najrychlejszego doprowadzenia ilości taboru, stanu nawierzchni i urządzeń stacyjnych do sprawności, odpowiadającej wymogom życia gospodarczego, oraz zakończenia odbudowy zniszczeń wojennych z tegoż dochodu, o ileby na to nie znaleziono innych źródeł pokrycia;

2) zakończyć w terminie, zapowiedzianym przez M-stwo Komunikacji, budowę rozpoczętych linij kolejowych, węglowych oraz przeprowadzić dalsze zgęszczenie sieci kolejowej z szczególnem uwzględnieniem połaci kraju, dziś pod względem komunikacyjnym upośledzonych;

3) dokonać tej budowy sieci nie kosztem dalszego podwyższania taryf, ale przez podjęcie zabiegów o przyciągnięcie do tego celu potrzebnych kapitałów. *T. K—j.*

Wyścig konsumcji benzyny z jej produkcją w Polsce

O ile automobilizm oraz konsumcja benzyny będą wzrastały w dotychczasowem tempie, co jest wielce prawdopodobne, to za 3 lata nie będziemy już wcale mieli nadwyżki benzyny na eksport, a produkcja krajowa przy obecnem urządzeniu fabryk okaże się nawet niewystarczającą na pokrycie zapotrzebowania krajowego. Ilość benzyny można zwiększyć przez t. zw. „krakowanie" części innych produktów naftowych. Do tej pory urządzenia do krakowania istnieją tylko w dwu rafinerjach nafty. Gdyby wszystkie rafinerje przeszły na system krakowania, to przy obecnym wzroście rocznym krajowego zapotrzebowania moglibyśmy przedłużyć naszą samowystarczalność benzynową o dalsze 3 lata *T. K—j.*

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

„Czarna lista" szoferów

(pj) Zarząd Związku właścicieli dorożek samochodowych, postępując w myśl ostatniego nadzwyczajnego zgromadzenia, przystąpił do rejestracji kierowców, co do których stwierdzono bezwzględnie, że popełniają nadużycia na szkodę bądź to pracodawców bądź publiczności.

Dzięki temu każdy właściciel dorożki samochodowej przed przyjęciem pracownika, będzie mógł upewnić się, czy dany kierowca figuruje na t. zw „czarnej liście" i zaoszczędzi sobie w ten sposób przykrości i strat, spowodowanych zaangażowaniem niesumiennego pracownika.

Związek roześle niebawem wszystkim swym członkom odpowiednie formularze, zawierające potrzebne rubryki. Nazwiska nieuczciwych kierowców będą przesyłane do wszystkich oddziałów prowincjonalnych Związku, których jest 8. Dotychczas Związek zarejestrował na omawianej liście około 200 nazwisk kierowców.

Pijaństwo wśród szoferów

(wj) Oddział drogowy Komisarjatu Rządu w Warszawie odebrał prawa jazdy następującym szoferom: na stałe Stanisławowi Romańskiemu za spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwym, Kazimierzowi Iwańskiemu i Władysławowi Kalinowskiemu na 3 miesiące za jazdę w stanie nietrzeźwym i wreszcie za analogiczne przekroczenie odebrano prawo jazdy na dwa tygodnie Władysławowi Basiakowi, Walentemu Izydorkowi i Marjanowi Gaidesowi.

Znowu odebranie praw jazdy

(wj) Komisarjat Rządu w Warszawie odebrał prawa jazdy następującym kierowcom dorożek samochodowych do czasu wyroku sądowego w związku z nieszczęśliwemi wypadkami, spowodowanemi przez nich w stanie nietrzeźwym: Władysławowi Knabe, Boruchowi Machlisowi, Stefanowi Kończykowi, Wincentemu Gutowskiemu i Stanisławowi Jędrzejewskiemu.

Najwyższa taryfa samochodowa w Zakopanem

(krj) W Zakopanem wydany został cennik dla pojazdów automobilowych i konnych. Ceny są bardzo wysokie. Kurs w centrum miasta kosztuje 2 złote, a częstokroć nie wynosi nawet 1 km. Kurs do Morskiego Oka i zpowrotem na przestrzeni 62 km wynosi 60,— zł, a więc ca. 1 zł za kilometr. W ten sposób Zakopane zdobyło pewnego rodzaju rekord, ale czy wyjdzie mu to na dobre, to wątpliwe.

Autobusy Kraków—Szczawnica

Polski Związek Turystyczny uruchomił komunikację autobusową na linji Kraków — Szczawnica przez Nowy Targ — Czorsztyn i Krościenko. Autobus odjeżdża codziennie z Krakowa (plac św. Ducha) o godzinie 8,30, ze Szczawnicy zaś o godzinie 15,20. *(j)*

Komunikacja autobusowa na Śląsku

(sj) W Śląskim Urzędzie Wojewódzkim odbyła się konferencja, na której postanowiono założyć Związek Samorządów Śląskich dla uruchomienia komunikacji autobusowej osobowej i towarowej na obszarze województwa Śląskiego. Zdeklarowany narazie przez samorządy kapitał Sp. Akc. „Śl. Linja Autobusowa" wynosi przeszło pół miljona złotych.

Zamknięcie szosy Nowy Bytom — Świętochłowice

(sj) Z powodu naprawy zamknięta została dla ruchu kołowego szosa Nowy Bytom — Świętochłowice na przeciąg 3 tygodni. Przejazd odbywać się może przez Bykowinę i Nową Wieś.

Ze sportu

Konkurs turystyczny Związku Motocyklowego

(wj) Od 1 maja do 1 listopada trwa drugi z rzędu konkurs turystyczny Polskiego Związku Motocyklowego, mający na celu zainteresowanie polskich motocyklistów turystyką.

Konkurs ten wyznaczony jest na przejechanie w powyższym czasie jaknajwiększej ilości kilometrów w celach turystycznych. Oprócz ilości kilometrów przebytych przez zawodnika, dodatkowe punkty doliczane będą za opisy wycieczek, zdjęcia i mapki.

W konkursie mogą wziąć udział wszyscy członkowie klubów zrzeszonych w P. Z. M. nawet nieposiadający licencyj sportowych. Motocykliści, którzy pragną jeszcze stanąć do konkursu, proszeni są o zgłaszanie się po karty turystyczne do sekretarjatu P. Z. M., Warszawa, Hoża 37, m. 4. Teren konkursu obejmuje nietylko Rzeczpospolitą Polską, ale całą Europę.

Zjazd Międzynarodowego Związku Turystycznego

W dniach od 10 do 14 b. m. obradował w Monachjum doroczny walny zjazd Międzynarodowego Związku Turystycznego, który posiada przeszło 2 miljony członków. Polskę reprezentuje w tej organizacji referat turystyki w Ministerstwie Robót Publicznych oraz Polski Touring-Klub. W zjeździe w imieniu obu tych instytucyj brał udział dr. M. Okołowicz. *(j)*

100 tysięcy złotych na cele turystyki

Bank Gospodarstwa Krajowego w związku z ożywieniem ruchu turystycznego w bieżącym roku postanowił poprzeć subwencją działalność towarzystw turystycznych, rozdzielając przeszło 100 tysięcy złotych pomiędzy poszczególne instytucje turystyczne z uwzględnieniem opinji doradczej Związku Polskich Towarzystw Turystycznych i Polskiego Touring-Klubu. *(j)*

O doświadczenie na własnej skórze

Minister Spraw Wewnętrznych, gen. Sławoj-Składkowski wydał specjalny okólnik, polecający wszystkim starostom uczęszczanie na kursa samochodowe w celu pobierania nauki prowadzenia samochodu. Minister Składkowski sądzi, że o ile starostowie rozmiłują się w sporcie samochodowym, to zwrócą baczniejszą uwagę na stan dróg i szos w swoich powiatach.

Czy polska polityka celna w dziedzinie automobilizmu jest skuteczna?

Polska w marcu 1928 r. przeprowadziła w związku z reformą walutową t. zw. częściową waloryzację ceł, przyczem tylko dla grupy artykułów luksusowych i półluksusowych, do której należą samochody, została przywrócona pełna wysokość ceł z lat 1925-6; pozostałe grupy zostały zwaloryzowane w wysokości około 30 proc., a grupa artykułów spożywczych pierwszej potrzeby została wogóle wyeliminowana.

Obecnie, gdy mamy w rękach wystarczający materjał porównawczy, nasuwa się pytanie, czy zarządzenia celne w odniesieniu do samochodów, czyli t. zw. „artykułów zbytecznych" (!), są skuteczne, tj. czy wywołały stosunkowe kurczenie przywozu? Odpowiedź na to pytanie da następująca tablica statystyczna:

Przywóz samochodów w latach 1923, 1924, 1925, 1927 i 1928, (za wyjątkiem 1926 r., jako wybitnie kryzysowego).

a) w liczbach absolutnych (miljn. zł.)

1923	22,6
1924	32,4
1925	47,0
1927	50,5
1928	81,2

b) w procentach ogólnego przywozu

1923	1,2
1924	1,3
1925	1,7
1927	1,8
1928	2,4

Jak widać z powyższej tabliczki, zastosowanie wyższej ochrony celnej nie wywarło wpływu hamującego przywóz samochodów. Wręcz przeciwnie, import automobili wzrasta z roku na rok, mimo zarządzeń celnych. Tak oto triumfuje dynamika życia nad niesłusznem określeniem samochodu, jako „artykuł zbytku"! Do sprawy tej jeszcze powrócimy. *T. K—j.*

Zwiększenie obciążenia kosztami przewozu według nowej taryfy towarowej

Niema to, jak P. K. P.! O polskich kolejach państwowych możnaby, gdyby człeka zaraz nie posądzono o brak szacunku wobec przedsiębiorstwa państwowego, powiedzieć słowami Goethego, że tak, jak djabeł, który łaknie złego, lecz koniec końców dobru się przysługuje, P. K. P. życząc przemysłowi autobusowemu, mimowoli wysługują mu cenne przysługi! Ot, tak np. z reformą towarową.

Reforma taryfy towarowej, prowadzona pod hasłem osiągnięcia zwiększonego wpływu z przewozów towarowych o kwotę 160 miljn. złotych rocznie, musiała dać w wyniku opłaty podwyższone w stosunku do dziś pobieranych, ale w stopniu niejednakowym. Przy ogólnej normie podwyżki, otrzymanej z przywozu wszystkich towarów, obliczonych według taryfy wagonowej — 19 proc., z podwyżki mniejszej od tej normy średniej korzystają wszystkie te artykuły, które nie nadają się do transportu automobilowego, jak np. zboża, rośliny okopowe, węgiel i rudy.

Natomiast powyżej tej przeciętnej normy otrzymują podwyżki te artykuły, które naogół nadają się do przewozu ciężarówkami. A więc procent podwyżki kosztów przewozowych wyniesie przy spirytusie, wódkach i piwie 34,3 proc., przy owocach i warzywach 29,5 proc., przy surowcach i wyrobach przemysłu włókienniczego 29,4 proc., przy produktach hodowli i rybołóstwa (zwierzęta żywe, ryby, nabiał i jaja) — 27,4 proc., przy wyrobach garbarskich i kuśnierskich — 33,8 proc. oraz grupa t. zw. „różne" — 25,4 proc.

Zarządowi P. K. P. należy się serdeczne podziękowanie za zwiększenie możliwości konkurencyjnych między autobusami i koleją oraz za spowodowanie, że wreszcie obecnie, po wprowadzeniu nowej taryfy kolejowej, sprawa transportu towarów automobilami stanie się bardzo aktualna. *T. K—j.*

Poświęcenie „Polonji" przez J. E. ks. Kardynała Hlonda

Bawiący we Włoszech Prymas Polski, J. E. ksiądz kardynał Hlond dokonał w dniu 15. b. m., na lotnisku Taliedo pod Medjolanem poświęcenia samolotu typu Caproni, którego podobiznę podaliśmy w nr. 38, p. t. „Pasażerskie przeloty transatlantyckie". Samolot ten, ufundowany przez Polonję amerykańską dla lotników, kpt. Klisza i kpt. Kowalczyka, którzy mają na nim dokonać lotu transatlantyckiego, otrzymał imię „Polonia". W uroczystości poświęcenia brali udział przedstawiciele Polonji medjolańskiej z konsulem Rzeczypospolitej na czele. Matką chrzestną płatowca była p. Hubicka.

Odpowiedzi redakcji

T. Sz. Poznań.

Jak wynika z prospektu, ma Pan zasadniczo obowiązek polecić jakiemu rzeczoznawcy, lub warsztatowi samochodowemu sporządzenie kosztorysu, który winien Pan przesłać towarzystwu ubezpieczeniowemu. Następnie winien Pan odczekać wskazówek towarzystwa, a nie przeprowadzać reparacji, gdyż koszta reparacji wynoszą więcej niż 300 zł.

Kosztów nowego samochodu Pan w żadnym wypadku żądać nie może, gdyż umowa ubezpieczeniowa tego nie przewiduje. Ewentualnie mógłby Pan żądać sumy ubezpieczeniowej. W danym wypadku prawdopodobnie towarzystwo wdroży postępowanie dochodzeniowe przez rzeczoznawców i wyznaczając jednego przez siebie, wezwie Pana do wyznaczenia drugiego, co winien Pan uczynić w ciągu 14 dni od otrzymania wezwania. Obaj rzeczoznawcy dobiorą sobie superarbitra i ocenią: 1) koszta naprawy uszkodzeń, 2) wartość samochodu bezpośrednio przed wypadkiem. Jeżeli zostaną ocenione wyżej niż wartość maszyny w dniu wypadku — nie czasem maszyny nowej — wówczas towarzystwo nie poleci przeprowadzać reparacji, lecz wypłaci Panu tę wartość. W przeciwnym razie poleci przeprowadzić reparację. Za zmniejszenie wartości lub używalności maszyny po dokonaniu reparacji towarzystwo według brzmienia umowy nie odpowiada (§ 2. I. a zdanie art. „ogólnych warunków ubezp. sam.") (pz)

---

czego brak memu samochodowi?

Pytanie.

Przed kilku dniami prowadziłem firmowy sachód marki Berliet. Jest to stary 4-ro cylindrowy, 6-osobowy wóz, model roku 1925, niedawno po remoncie. Jechałem bardzo powoli, gdyż samochód ten nie może nawet rozwinąć dużej szybkości, gdy raptem posłyszałem głośne stukanie w silniku. Zatrzymałem wówczas wóz i po wysłuchaniu pracy silnika doszedłem do przekonania, że musiała się wytopić panewka korbowodowa 1-go cylindra. Wykręciłem wówczas świecę, a przejeżdżający samochód zaciągnął mnie do garażu. Jednocześnie zauważyłem, iż wentylator się nie obraca, gdyż wyleciał szplint z koła pasowego.

Po rozebraniu silnika okazało się, iż rzeczywiście pierwsza panewka wytopiła się zupełnie, a trzecia była luźna. Ponieważ robią mi zarzuty, iż jestem winien temu, proszę o odpowiedź czy jest tak rzeczywiście, i co może być przyczyną tego niefunkcjonowania wentylatora.

P. J. C. w Poznaniu.

Trudno jest powiedzieć stanowczo, czy pan ponosi odpowiedzialność za ten wypadek, czy nie, gdyż nie wiemy jak Pan wówczas jechał, czy nie

przeciążył Pan silnika, czy dobra była oliwa itp. Na starym zużytym samochodzie nigdy nie można być pewnym dobrego funkcjonowania silnika, gdyż w każdej chwili może zajść nieoczekiwany defekt, którego przyczyny ustalić jest nieraz bardzo trudno i przypisać je należy jedynie zużyciu wozu. Jeżeli samochód, jak Pan pisze, był niedawno remontowany, to przyczyną wypadku może być również niestaranne odlanie i dopasowanie panewek. Potwierdza to mniemanie ta okoliczność, iż trzecia panewka była luźna.

Przyczyną wytopienia się panewki może być również zła oliwa, t. j. za rzadka lub poprostu niewysokowartościowa.

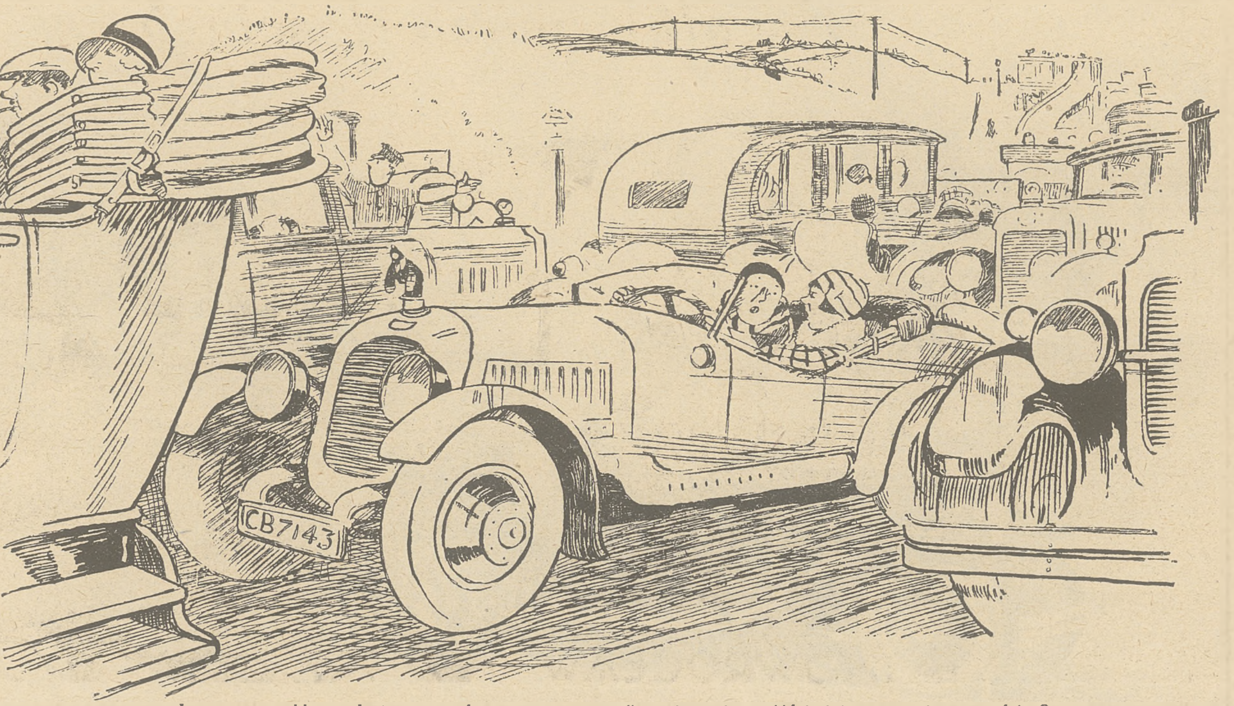
Silniki Berlieta z tego rocznika, co Pana mają oliwienie pod ciśnieniem, przyczem pompa tłoczy oliwę naprzód do pierwszego łożyska, skąd dopiero drążeniem dostaje się ona do dalszych, skutkiem więc tego pierwsze łożysko jest najobficiej smarowane. Zazwyczaj więc wytopieniu podlegają dalsze łożyska. Ta okoliczność wraz z luzem 3-go łożyska pozwala raczej sądzić, iż nie ponosi Pan za to winy, oczywiście o ile, jak nadmieniliśmy wyżej, jechał Pan właściwie.

Przyczyną tego nie może być również wentylator, gdyż chociaż nadmierne rozgrzanie się silnika może spowodować rozrzedzenie się oliwy, utratę jej smarności, a skutkiem tego wytopienie się panewek, jednakże zjawisko to musiało być poprzedzone gotowaniem się wody w chłodnicy, o czem pan nie wspomina. Bez tego ostatniego trudno byłoby panu zorjentować się w czasie jazdy czy wentylator dobrze funkcjonuje.

Chociaż więc w dużej mierze dobre funkcjonowanie motoru zależne jest od kierowcy, zwłaszcza jeżeli idzie o używany samochód, to ponieważ przy sprzedaży tych ostatnich firma rzadko daje za nie gwarancje, może Pan być pewien, iż taki wypadek może się zdarzyć najlepszemu nawet kierowcy.

HUMOR

W natłoku ruchu ulicznego



— I czego pan blagował, że ta „piękna nowa maszyna“ wyciąga sto sześćdziesiąt kilometrów na godzinę?

The Humorist

Prorok



— Eh, co mi tam gadasz o postępach techniki. Poczekaj pięćdziesiąt lat, a dopiero zobaczysz, co to będzie

Kompromis

— Czegóż do licha pędzi pan jak warjat?

— Muszę.

— Jakto?

— A no tak, policjant wlepił mi 2 złote kary za szybką jazdę i nie może wydać resztę z piątki. Kazał mi więc „odrobić“ jeszcze trzy złote.

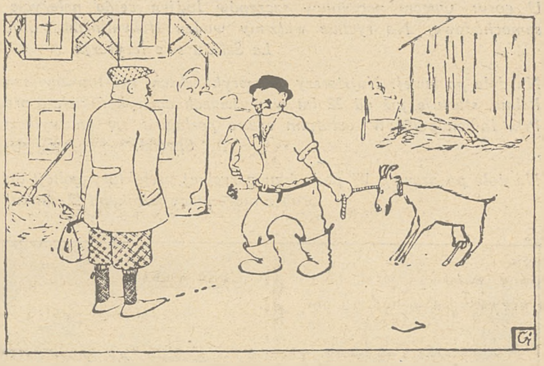
Konsument benzyny

— No, benzyna, Bogu dzięki, staniała.

— Cóż cię to interesuje, przecież nie masz samochodu ani motocyklu.

— A właśnie, że mnie interesuje. Mam zamiar wyprać sobie rękawiczki.

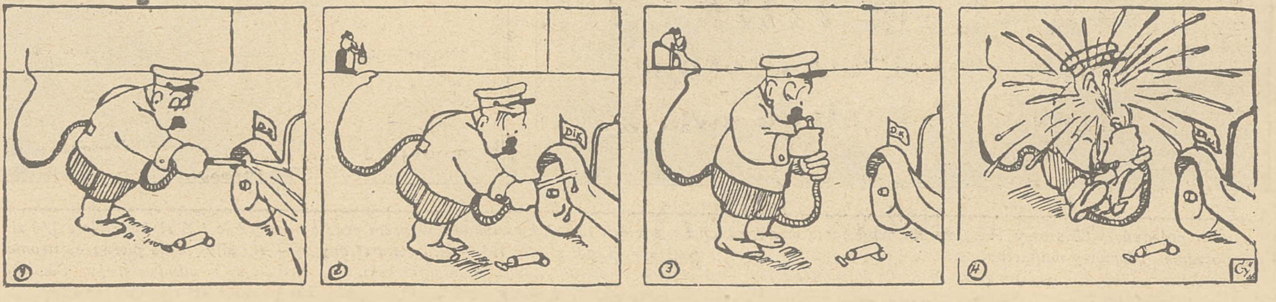
Rajd automobilowy



— Ta wieś zdaje się jest niezamieszkała?

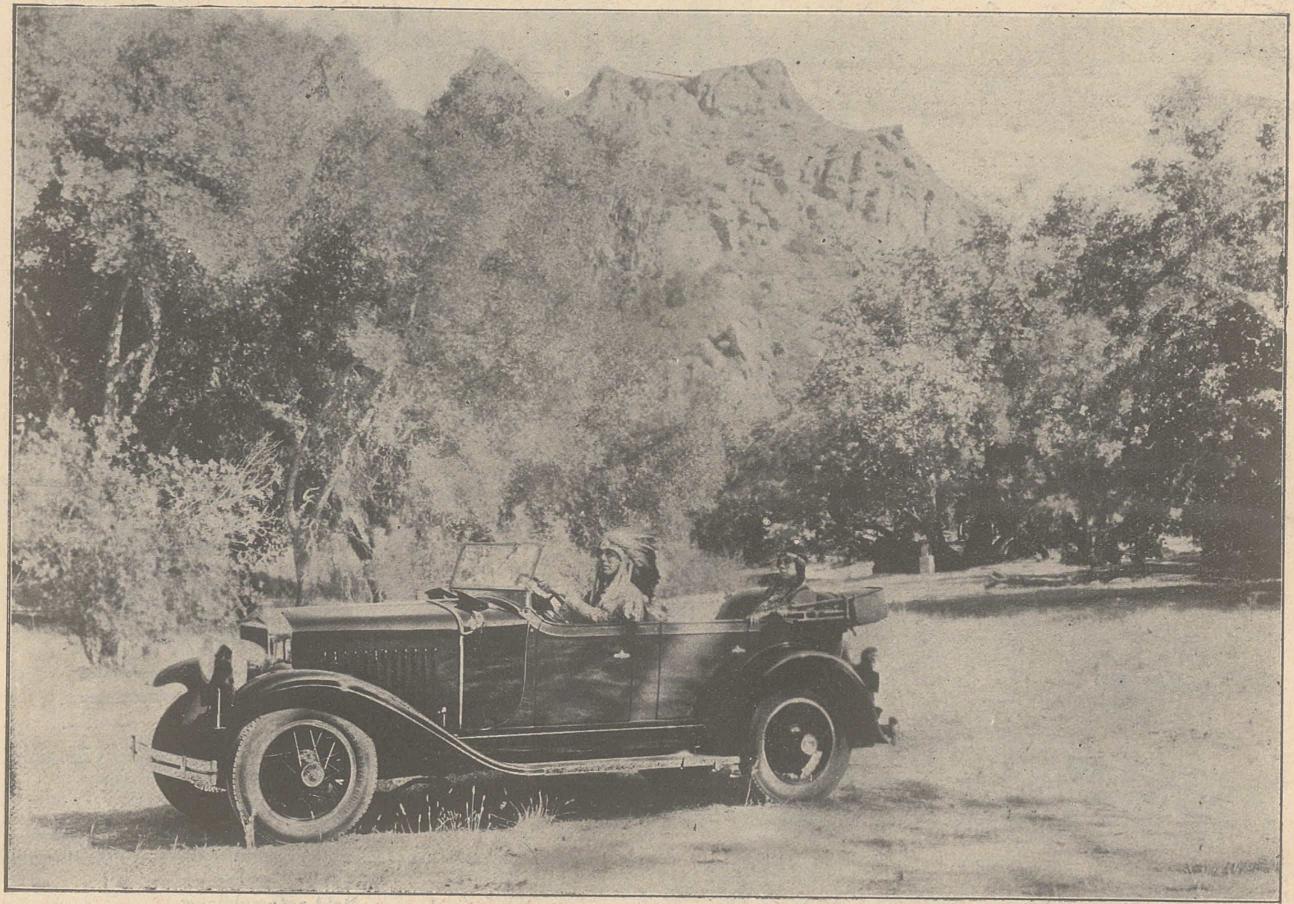
— Ale ba, razem z bydłem jest nas tu trzysta. Tylko że dzisiaj pojedzie tu rajd samochodowy, a pierwsi lada chwila mają nadjechać.

Przygody przy myciu samochodu



Historyjka bez słów w czterech obrazkach.

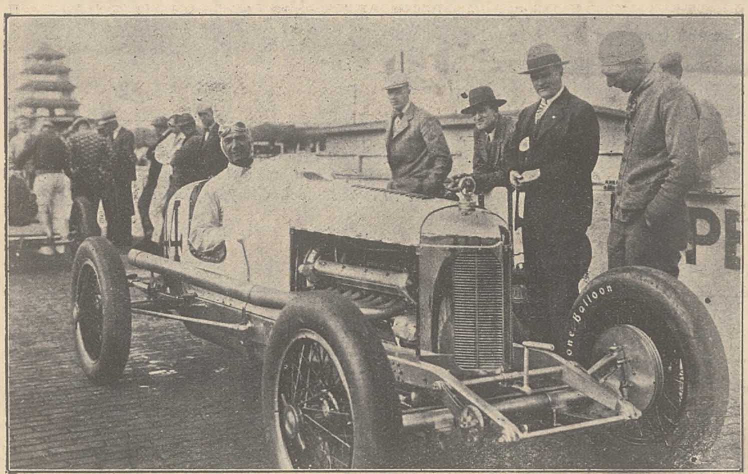
Rozmaitości ze świata

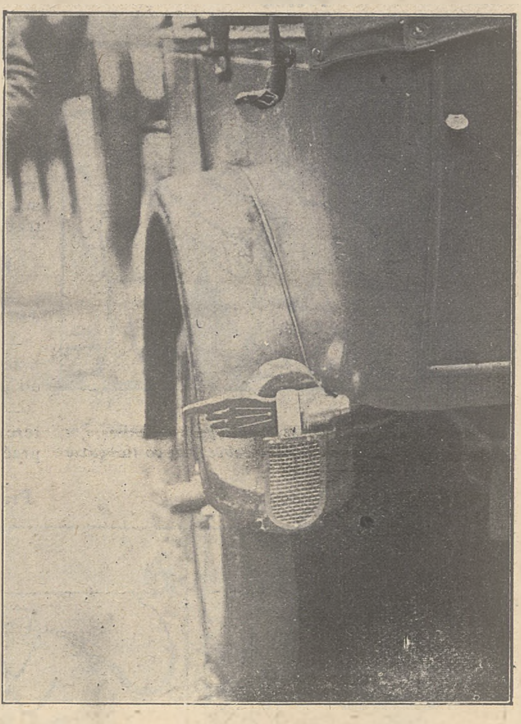


U gory: Obecni naczelnicy szczepów Indjan cenią należycie wygodną komunikację samochodową. Na rycinie widzimy wodza Hiawatha'ów, objeżdżającego w pięknym La Salle'u swe terytorja.

Na dole po lewej: Najstarszy z amerykańskich sportowców samochodowych Ralph de Palma, startuje już od 22 lat w wyścigach amerykańskich, a przedewszystkiem w Grand Prix Indianopolis. W ostatnim czasie posługuje się on wyłącznie samochodami Miller Special. Fot Underwood and Underwood.

Na dole po prawej: W podwórzu paryskiej prefektury policji dokonano ostatnio szeregu prób z nowemi wskaźnikami kierunku. Fot. New York Times





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pól strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.